

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVI. — Wydana i rozesłana dnia 30. sierpnia 1890.



163.

Dokument koncesyjny z dnia 22. lipca 1890,

na kolej miejscową od Fürstenfeldu do Hartbergu
z odnogą do Neudau.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;**
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Merawski; uksiążecony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Józef Ressavar, burmistrz w Hartbergu, Józef Sutter, prezes powiatowy w Fürstenfeldzie i Dr. Leopold Link, adwokat sądowy i dworski w Grazu podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowości od Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodo-

wani nadać rzecznym koncesyjuszom koncesję niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacji Fürstenfeldu na kolei miejscowości z Fehringu do Fürstenfeldu na Safenthal do Hartbergu z odnogą od pewnego punktu wzmiankowanej kolei w pobliżu Bierbaumu na Burgau do Neudau.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należyciści od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo kolei miejscowości zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępeli i należytości od emisji akcji wypuszczonych w celu zebrania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesji, i odkwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakież od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat dwadzieścia, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonarzyści obowiązani są rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wymienionej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonarzyści kaucję w sumie pięciu tysięcy złotych w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyonarzycom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonarzycom do wybudowania wszelkich kolei podja-

zdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

O ileby do wybudowania kolei koncesyjowanych użyte być miały inne drogi publiczne, koncesyonarzyści winni postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonarzyści do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, nadaje się koncesyonarzycom prawo albo utworzenia Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonarzyków, albo przeniesienia niniejszej koncesji na już istniejące towarzystwo akcyjne kolei miejscowości z Fehringu do Fürstenfeldu.

Nadaje się koncesyonarzycom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych pierwszej i drugiej kategorii za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda pierwszeństwa, należąca się akcjom pierwszorzędnym pierwszej kategorii przed akciami pierwszorzędnymi drugiej kategorii i akciami zakładowemi, tudzież akcjom pierwszorzędnym drugiej kategorii przed akciami zakładowemi nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć

od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, na koszt sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, łącznie z odsetkami interkalarnimi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i straty na kursie rzeczywiście poniesionej, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakież formularze akcji zakładowych i akcji pierwszorzędnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statutach utworzyć się mającej Spółki akcyjnej zamieszczone być musi postanowienie, że wszyscy członkowie dyrekcyi (rady nadzorczej, dyrekcyi) muszą mieć prawo obywatelstwa w jednym z obszarów monarchii austriacko-węgierskiej, i muszą tamże mieć swoją siedzibę.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazu obu połów monarchii, do strzelców krajobrazu tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakież do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyjusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy

względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolej żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej koncesyjowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyjusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyjusze zobowiązani są w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyjowanych bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 9.

Koncesją nadaje się z ohroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §sie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 10.

Ruch na kolej stanowiącej przedmiot niniejszej koncesji utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyjaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyjaryuszami.

§. 11.

Koncesyjaryusze obowiązani są dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współływu kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracja państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współływaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współływanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkoły własny regularny obrót na kolej wspólżywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załącznika C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolej północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najnielowych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po pięć od sta całego kapitału akeyjnego przez c. k. Rząd zatwierzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, wyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyona-

ryuszom dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiarkowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywały sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług właściwego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niniejszem koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 12), zatrzymają koncesyjaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów kolej miejscowej i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjaryuszu z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale,

tudzież zażądać, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt konesyonarzy.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszym ustanowiony, obowiązani są konesyonarzy ze względu na ciężary z tem połączone, płacić skarbowi państwa wynagrodzenie, którego wysokość ustanowi Administracja państwa z uwzględnieniem rozmiaru przedsiębiorstwa.

Uwalnia się konesyonarzy od przepisanego w § 89ym Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie konesyjnym, warunkach konesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni konesją jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom konesji niniejszej i nadając konesyonarzyom prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad konesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dwudziestego drugiego miesiąca lipca roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątego, Naszego panowania czterdziestego drugiego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

164.

Rozporządzenie ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 21. sierpnia 1890,

tyczące się zakazu przywozu i przewozu z całej Azyjszmat, starzyzny, starych lin, używanej bielizny i używanej pościeli.

Z powodu zwiększającego się niebezpieczeństwstwa przyniesienia chorób zaraźliwych, rozszerza się w porozumieniu z królewsko węgierskim Rządem, wydany rozporządzeniem z dnia 2. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 139) zakaz przywozu i przewozu z Hiszpanii i Azyjskiej szmat, starzyzny, starych lin, używanej bielizny i używanej pościeli, na całą Azę.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od tego dnia, w którym właściwe komory i władze zdrowotne morskie otrzymają o niem uwiodomienie.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Dunajewski r. w.

165.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 22. sierpnia 1890,

tyczące się upoważnienia król. węgierskiej komory głównej II. klasy w Panczowie do ekspedyowania bez poboru cła rzeczy podróżnych naprzód lub później wysłanych.

Według doniesienia królewsko węgierskiego ministra skarbu została królewsko węgierska komora główna w Panczowie upoważniona do ekspe-

dyowania bez poboru cła rzeczy podróžnych naprzód lub później wysłanych.

Dunajewski r. w.

166.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z d. 23. sierpnia 1890, tyczące się sprostowania nazwy lackiego sądu powiatowego w Krainie.

Sąd powiatowy znajdujący się w mieście Bischofslack (Szkoſia-Loka) w Krainie, w okręgu sądu krajowego lublańskiego ma w przyszłości w miejsce używanej dotąd nazwy „Lackiego“, używać właściwiej nazwy „Bischofslackiego“.

Schönborn r. w.

167.

Rozporządzenie ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 23. sierpnia 1890,

zakazujące przywozu i przewozu z Egiptu szmat i łachmanów, starzyzny, starych lin, używanej bielizny i używanej pościeli.

Z powodu, że w pobliżu Mekki cholera już wybuchła, zakazuje się w porozumieniu z królewsko-węgierskim Rządem przywozu i przewozu z Egiptu szmat i łachmanów, starzyzny, starych lin, używanej bielizny i używanej pościeli.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie w miejsce rozporządzenia z dnia 2. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 139) od tego dnia, w którym o niem otrzymają uwiadomienie właściwe komory i władze zdrowotne morskie.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Dunajewski r. w.

168.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 25. sierpnia 1890,

tyczące się uzupełnienia postanowień co do wywozu gorzałki, na której cięży podatek konsumcyjny.

W porozumieniu z królewsko-węgierskim ministerstwem skarbu rozporządza się, że postanowie-

nie rozdziału A, liczba 1, ustęp 2 Dodatku A do rozporządzenia wykonawczego, tyczącego się opodatkowania gorzałki, (Dz. u. p. Nr. 133 z r. 1888), którym upoważniono komory cłowe główne w głębi obszaru cłowego istniejące, do postępowania wywozowego z gorzałką, na której cięży podatek konsumcyjny, odnosi się także do obrotu na statkach parowych pod zamknięciem miejsca ładunku.

Dunajewski r. w.

169.

Rozporządzenie ministerstwa handlu w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 30. sierpnia 1890,

tyczące się zachowania się publiczności w obec rogatek kolejowych zaopatrzonych w sygnały dzwonkowe i w obec przejazdów opatrzonych tablicą z przestrogą „Baczność na pociąg“ kolej miejscowych.

§. 1.

Przy odezwaniu się dzwonka u takich rogatek kolejowych, które są zaopatrzone w aparaty dzwonkowe, zatrzymać się trzeba przed rogatkami, a ci, którzyby się znajdowali wewnątrz rogatek, opuścić mają jak najspieszniej drogę kolejową.

Przejście przez kolej miejskie w miejscach przejazdów drogowych opatrzonych tablicą z przestrogą „Baczność na pociąg“ zakazuje się przy zbliżaniu się pociągu.

§. 2.

Przekroczenia postanowień §. 1go, — o ile do nich postanowienia powszechniej ustawy karnej zastosować nie można, — karane będą według rozporządzenia ministeryjnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198).

§. 3.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.